

## Geburtsschwierigkeiten

Beim Bau der speziell für den Güterverkehr vorgesehenen Maschine der Brown, Boveri & Cie. (BBC) ergaben sich bald Probleme. So zeigte sich, dass die als Ce 6/6 geplante Lokomotive mit dieser Achsfolge die Gewichtslimiten nicht einhalten konnte. Mit dem Einbau zusätzlicher Laufachsen nach System Adam konnte dieser Mangel behoben werden. Die Vorgaben waren erreicht; nicht erfreulich war in der Folge die Tatsache, dass ausser den beiden innen liegenden Antriebsachsen alle anderen Achsen unterschiedliche Lasten zu tragen hatten. Ein gelungenes Werk sah anders aus.

Während des Baus der Prototypen zeigte sich, dass die Wirtschaftslage eine raschere Einführung der Elektrifikation der Gotthardstrecke erforderte. Gezwungenermassen bestellte man in der Folge bei der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) ab Plan die ersten heute als Krokodile bekannten Lokomotiven Ce 6/8<sup>II</sup> 14251–14283. Die Ce 6/8<sup>I</sup> wurde so nie zu einem eigentlichen Prototyp, sondern blieb immer eine Einzelgängerin, ohne wirklich tragende Leistungen erbringen zu müssen. Anfänglich war sie am Gotthard trotz allem in Krokodilleinstellungen eingeteilt, wurde aber nach einigen Jahren als Reserve, für den Vorspann und im Schiebedienst bei schweren Zügen gebraucht.

## Abwechslungsreiches Leben

Wie die Chronisten zu berichten wissen, war die Maschine als Einzelstück und wegen Reparaturanfälligkeit nicht besonders beliebt, sie wurde daher immer wieder ersetzt. Von der Alpennordseite kam sie von 1925 bis 1930 ins Depot Biasca und 1931 wieder zurück nach Erstfeld. 1938 kam der grosse Umzug nach Basel, denn auch hier waren starke Kräfte Richtung Mittelland gefordert. Entgegen der heute üblichen betriebswirtschaftlichen Überlegung, Einzelstücke aus Spargründen verschwinden zu lassen, geschah das Gegenteil. Um zu sparen, blieb die Einzelgängerin im Betrieb, nützlich für jeden Fall. 1961 schliesslich begann der endgültige Niedergang. Nach einem Motorschaden wurde sie vorerst nochmals aufgepöppelt: Während der grossen Landesausstellung EXPO 64 sollte sie als Reserve noch Dienst leisten. Nach Abschluss der grossen Festlichkeiten ging es den ehemaligen Prototyplokomotiven buchstäblich an den Kragen. Es stellte sich die Frage der Erhaltung als historische Fahrzeuge. In der Direktionsetage war in dieser



Vom Alter gezeichnet: auf einem Dienstgleis im Areal des SBB-Depots Aebimatte in Bern.



Späte Errungenschaften: Stirnwandtüre verschweisst mit kleinem Fenster und ohne Übergangsbleche.